



2026年 5月29日  
第212号

# JR東労組 Yokohama

JR 東労組横浜地本  
発行人 梶田 優一  
編集 情宣 担当  
ホームページ  
<http://www.jreu-yokohama1.jp/>



横地申  
第23号

## 安全に線路内落とし物拾得作業ができる環境の構築を求める申し入れ

### 【申し入れ内容】

2025年5月23日、東海道線戸塚駅で発生した「列車進来直前に線路内落とし物拾得を行なった事象」を受け、横浜支社は6月5日に「線路内の支障物及び落とし物対応の取扱いについて」という通達（横鉄 MB 第 103 号）を発出し、ホーム上からマジックハンドを使用して行う線路内落とし物拾得作業は、「列車又は車両を進入させない措置」（以下「抑止」という）にて行っています。

現在、抑止は「口頭による抑止」と「信号による抑止」が行われており、その多くは場内信号機機外で抑止する旨の通告を行う「口頭による抑止」で、当該信号機は現示ダウン（ここでは「停止信号の現示」のことをいう）されていません。

「口頭による抑止」だけでは、運転士の注意力によってのみでしか安全が担保されないため、横浜地本は横地申第6号交渉「懲罰的な日勤およびヒューマンエラーに対する処分を直ちに止め、線路内落とし物拾得作業について、乗務員を含めた関係する全社員に統一した教育を求める申し入れ」において「落とし物拾得作業での口頭抑止の際は現示をダウンさせるべきだ」と指摘しました。しかし会社は「現示をダウンさせると、その手前の列車にも影響する」「なぜ抑止するのか」運転士に考えていただくことが重要」と回答しました。この回答に対し駅職員の組合員からは「完全に列車が来ないものだと思っていた」「この話を聞くまで停止現示になっていないとは知らなかった」、運輸職員の組合員からは「数駅前から指令より抑止の指示が来る。抑止を受けていることを失念してしまいそうで怖い」といった、関係社員の触車事故が発生しかねないという不安の声が寄せられています。

そのようななか、2026年1月30日には、上野駅構内での架線切断に伴う運転整理のため、輸送指令から大船駅第一場内信号機機外での抑止の通告を受けた列車が、当該信号機が注意現示であったため抑止を失念し、場内信号機を超えて停車した事象が発生しました。

また、2月4日には、横浜駅での落とし物拾得作業に伴い、輸送指令は、当該線である東海道線下り列車を場内信号機機外で抑止させたものの、横須賀線から東海道線下りへ横断する列車の抑止を失念し進入させた事象も発生しています。

4月23日横浜支社は、「横浜支社における線路内の支障物及び落とし物対応の取扱いについて」（横鉄 MB 第 33 号）を発出しました。その内容は、「線路内の支障物又は落とし物により列車の運転に支障がない場合」、7月1日の組織再編後の川崎事業本部及び横浜事業本部内の各線区においては「最終列車の運転終了後の拾得を基本とする」というものです。しかし、①拾得物が白杖や眼鏡等で速やかな拾得が求められる場合、②お客さまトラブルにつながると判断した場合、③夜間に無人または一人体制となる場合は「基本」の取扱いから除外され現行と取扱いが変わらないため、職場からは「取扱いは現行と変わらないのではないか」「通達内容の取扱いが曖昧である」「責任が社員に擦りつけられるのではないのか」といった声があがっています。また、終電後対応は保守用車の進来など信号抑止できない場合もあるため、安全上の根本的な解決に至っていません。

会社は「安全は経営のトッププライオリティー」と掲げているなか、このような事象を見ると「安全第一」より「運行優先」であると疑念を持たざるを得ませんし、強い危機感を抱いています。

これらの事象と取扱い方法について、労使双方で言葉だけでなく「安全第一」の職場をつくり上げていくことが求められています。したがって、組合員・社員の安全を守り抜くため下記の通り申し入れますので、会社の誠意ある回答と真摯な議論を求めます。

### 記

- 2026年2月4日、東海道線横浜駅構内で発生した「客下り線抑止の際、横須賀線から東海道線へ横断する列車の抑止を失念し進入させた事象」の原因と対策を示すこと。
- 抑止により線路内の支障物及び落とし物対応を行う場合は、当該駅の前駅での抑止を基本とすること。場内信号機機外で抑止を行う場合は、関係信号機を停止現示とすること。
- 4月23日発出の横鉄 MB 第 33 号「横浜支社における線路内の支障物及び落とし物対応の取扱いについて」を通達するに至った経緯を示すこと。また、「最終列車の運転終了後の拾得を基本とする」とした根拠と、そのエリアの根拠を示すこと。
- 横鉄 MB 第 33 号「横浜支社における線路内の支障物及び落とし物対応の取扱いについて」における対応では、「最終列車の運転終了後の拾得を基本とする」としているが、①拾得物が白杖や眼鏡等で速やかな拾得が求められる場合、②お客さまトラブルにつながると判断した場合、③夜間に無人または一人体制となる場合は、「基本」の取扱いから除外されるため、社員の判断が求められることから、社員が判断したことに対する責任を問わないこと。

## 人命最優先の「安全第一」とした職場風土をつくりだそう！